

La formación en Diseño sostenible con vocación social: el caso de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador

Actas de Diseño (2020, julio),
Vol. 31, pp. 163-167. ISSN 1850-2032.
Fecha de recepción: noviembre 2016
Fecha de aceptación: agosto 2017
Versión final: julio 2020

Eugenio Mangia Guerrero (*)

Resumen: Este ensayo tiene la intención de establecer la importancia y la dinámica que caracteriza la formación en el Diseño contemporáneo, particularmente en el espacio público en la ciudad de Quito, Ecuador. El presente trabajo en este sentido explora algunos contextos en donde el Diseño ha producido avances importantes en la sociedad civil por medio del rol de la educación. Con el afán de enfatizar y demostrar el protagonismo del Diseño se expone el caso específico y emblemático del proyecto Bici-Q de la Secretaría de Movilidad del Ilustre Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y el Parque Lineal Chimbacalle-Quinche premio nacional del Hábitat II capítulo Ecuador.

Palabras clave: Democracia - diseño - sostenibilidad - educación - vocación social.

[Resúmenes en inglés y portugués y currículum en p. 167]

En su ensayo *Un tratado de diseño industrial*, Joan Costa (1992) rectifica los datos sobre los inicios del término “Diseño” y, aún más, sus inicios en el idioma español. Costa afirma que los estudiosos sobre el tema ubican el inicio del Diseño Industrial en el año 1777 con la construcción del puente de hierro de Coalbrookdale en el Reino Unido, la cuna de la Revolución Industrial. Además, los historiadores convencionalmente identifican que la palabra “Design” fue utilizada por primera vez en el año 1849 cuando Henry Cole estableció en Londres el *Journal of Design*, el cual luego fue la inspiración para la Primera Exhibición Universal de Londres de 1855, que celebró el centenario de la Revolución Industrial Británica. Sin embargo, Costa (1992) comenta lo siguiente:

Lo cierto es que dos años antes de que se construyera el célebre puente de Coalbrookdale (lo cual significa: dos años antes del nacimiento “oficial” del diseño), en España ya existía una Escuela de diseño industrial. Y tres cuartos de siglo antes de que se empleara “por primera vez” el término “design”, esta misma Escuela ya lo utilizaba (en español, claro está) para designar esta disciplina que impartía (p. 10).

Como nos dice Costa (1992), “me refiero concretamente a la primera ‘Escuela Gratuita de Diseño’” (p. 10) de España, inaugurada en Barcelona el 23 de enero de 1775, bajo la protección de la Real Junta Particular de Comercio. Son importantes estos datos que nos brinda Joan Costa debido al hecho que los orígenes del Diseño, tanto como fenómeno moderno y como término, no necesariamente tienen Inglaterra como inicio pero más bien a España. Con la base conceptual de:

Formar buenos dibujantes proyectistas, auxiliares de las manufacturas de estampados en algodón y seda, que al atender las necesidades de la industria y a la conveniencia del comercio, permitieran mejorar su calidad y extender su producción en competencia con el extranjero (Costa, 1992).

Es sorprendente que la respuesta pragmática a las necesidades de la época son hispanas y no tanto anglosajonas. En las palabras de la Junta de Comercio la razón de ser de la Escuela era “la adecuación del dibujo a las exigencias de la producción mecánica y seriada sin descuidar el buen gusto y el espíritu creador” (Costa, 1992, p. 11). Que mejor definición del Diseño, y aún más en español que esta, que eventualmente será la filosofía y la realidad del mundo industrializado y la reproducción mecánica del siglo XIX y comienzos del XX.

Hoy en día el Diseño en el mundo moderno se ha vuelto ubicuo. No obstante, no es fácil hallar un consenso con respecto a su significado y valor para la sociedad, todo lo contrario, se puede observar por tanto que reina la confusión. Debido a sus inicios ligados al arte y las artes aplicadas el Diseño se confunde con aquello, y por otro lado, su papel relacionado a la innovación de nuevos productos ha ubicado al Diseño más hacia la ciencia y la tecnología. También contribuye a la confusión la gran gama de aplicaciones del Diseño y su terminología. Consideremos el amplio abanico de quehaceres bajo el título de Diseño, como los siguientes: Diseño de artesanías, Diseño Industrial, Diseño publicitario, Diseño de Productos, Diseño Gráfico y Comunicación Visual, Diseño multimedia y Diseño de moda para nombrar algunos. Participamos de un acelerado proceso de desvalorización del Diseño. A esta lista se puede aumentar actividades que se apropian del término “Diseño” para pretender crear una aura de compatibilidad, como son diseño cosmetológico, diseño de uñas, diseño floral y por último *designer drugs*.

Hoy por hoy, todo es Diseño, y por lo tanto, nada es Diseño. La heterogeneidad constituye un problema fundamental para adentrarse en el estudio del campo del Diseño. Y más aún, la heterogeneidad y diversidad se evidencian más cuando el ámbito del Diseño atañe a entidades públicas y privadas, que se estructuran con funciones, materiales e intenciones contradictorias, que sirve tanto a las empresas como al Estado o a los organismos no gubernamentales y que se encuentra en constante cambio y desarrollo.

El Diseño reducido hasta su esencia, puede definirse como “la capacidad humana para dar formas y sin precedentes en la naturaleza a nuestro entorno, para servir a nuestras necesidades y dar sentido a nuestras vidas” (Heskett, 2002, p. 7). La capacidad de proyectar es sin duda la condición fundamental de la existencia humana. Para que esa existencia sea llevable con nuestro entorno natural tendrá que ser sostenible de hecho. Hasta hace poco se conservó la imagen de la industria como generadora de bienes y servicios. Con la industrialización creciente, sin embargo, se colapsó esta imagen. La contaminación causada por procesos de industrialización y urbanización ha demostrado que la capacidad de asimilación del estrato biótico de nuestro planeta es limitada. El “hombre productor” se reveló como gran perturbador que, con sus intervenciones, pone en peligro el equilibrio ecológico de la biosfera de la cual él mismo forma parte integral (Bonsiepe, 1975). Procesos anteriores de industrialización tendrán que ser sopesados y actualizados a la problemática actual de Cambio Climático. No solo está en juego nuestra existencia, pero lo que es más crítico, la existencia de futuras generaciones, nuestra descendencia como civilización y como especie. De pronto, es evidente que el planeta no perdonará un paso dado en falso de parte nuestra. Por lo tanto, y parafraseando al Surrealismo, “el Diseño será sostenible o no será”.

Si queremos entender al Diseño como un discurso social tenemos que reconocer que la relación del Diseño con la tecnología no se reduce al empleo de la maquinaria con la cual se produce. Estos son resultado de otra tecnología que desde luego está en contacto dialógico con el Diseño. Es algo difícil aislar los factores determinantes de la estética de su contexto histórico (entorno, política, religión) y de su contexto tecnológico. Pero los mecanismos de expresión y argumentación que ha desencadenado la comunicación gráfica tienen su propio estatuto tecnológico, ya que han dispuesto recursos para organizar la técnica en función del lector. Este marco inicial resulta indispensable para entender el papel que el Diseño y la tecnología tienen en la cultura contemporánea, como lo ha planteado el educador y filósofo John Dewey: la tecnología no se reduce a lo que el discurso moderno establece, limitándola a la cuestión de los artefactos o su uso. Dewey (1948) sostiene que la fundamentación de la tecnología está más bien en el pensamiento experimental y la innovación generada para proyectarse sobre las ciencias, el arte y la acción política y social. La confusión que produce una dicotomía en la relación entre Diseño y tecnología (asignando a este una lógica operativa) habría dado cabida a numerosos malos entendidos, que mantienen al Diseño en un ámbito separado del pensamiento. Este planteamiento inicial nos ayuda a ubicar al Diseño en el horizonte de la cultura, más allá de su papel estético. Asimismo, revela lo poco pertinente que resulta reducir el pensamiento para la invención a la simple idea de creatividad. Si la responsabilidad y características de una práctica tecnológica se reducen al instante creativo, poco tiene que ver un quehacer como el Diseño en el marco de una competencia social como la nuestra. Además, muestra la distinción necesaria que el Diseño tiene que hacer con el arte. Las prácticas artísticas, en el sentido de la acepción canónica que el arte ha tenido en los últimos

siglos, dirá Pierre Bourdieu (1988), implican la noción de “distanciamiento estético” en la percepción de los objetos y exigen del observador la “disposición estética”, que se materializa, por ejemplo, en el museo, y ello conlleva la exigencia de no interesarse por el aspecto práctico de los mismos. Esta disposición establece una distinción simbólica que está incentivada por la voluntad de marcar una distancia con respecto al reino de la necesidad. Insistiendo en el contexto social del Diseño, Gustavo Valdés de León (2001) en su libro *Tierra de nadie. Una molesta introducción al estudio del Diseño*, nos dice:

La estructura de clases de una sociedad dada es determinante de las posibilidades reales que la población tiene de acceder a los beneficios materiales y simbólicos de la Modernidad y del Diseño. En países de extrema polarización tales como Haití y Honduras, en los cuales la mayor parte de la población vive por debajo de la línea de pobreza, se “diseña” –si tal actividad existe– y se produce únicamente para la exigua minoría que puede disfrutar de los “avances” de la Modernidad, casi seguramente a través de productos importados, mientras la mayoría está empeñada en la lucha por sobrevivir a cualquier precio (p. 55).

“Un país subdesarrollado vive en un medio ambiente hetero-diseñado, y no proyecta por él mismo” (Bonsiepe, 1975, p. 217). Por otra parte, el diseñador y teórico alemán Gui Bonsiepe (1975) escribiendo desde la óptica del gobierno chileno de Salvador Allende propuso lo siguiente: En el mes de enero del año 1971 se creó en el Comité de Investigaciones Tecnológicas –una institución estatal dependiente del Ministerio de Economía– el Área de Diseño Industrial. En términos generales, este grupo tuvo como misión hacer aportes para la superación de la dependencia tecnológica en el sector de la industria manufacturera. En términos concretos, el desarrollo de productos estaba orientado hacia los siguientes objetivos:

1. Ahorro de divisas a través de la sustitución de importaciones para aliviar la presión sobre la balanza de pagos.
2. Ahorro de divisas usadas para el pago de “marcas” (es decir, pseudotecnología) y patentes.
3. Satisfacción de las necesidades mayoritarias a través del desarrollo de productos con alto valor de uso y bajo valor de cambio.
4. Utilización racional de la capacidad industrial instalada, para aumentar la productividad.
5. Estandarización de componentes, subconjuntos y productos para simplificar la producción, abaratar los costos y mejorar las cualidades de uso.
6. Racionalización del surtido de productos (reducción de variedad de tipos).
7. Creación de los precursores de una cultura material propia (p. 215).

El aspecto pragmático y los factores del Diseño que lo relacionan con su marco contextual y con la acción social están presentes, sin embargo, como necesidad inherente. Son los elementos que se habían disgregado en su acepción inicial. Por ejemplo, al potenciar las facultades comunicativas de la imagen y la tipografía,

el Diseño otorgó un valor económico a los productos, convirtiéndose en uno de los factores de la producción, y así las instituciones comenzaron a mirarlo como parte de su estrategia de acción. El concepto de imagen se volvió más extenso. Desde luego, la conciencia del Diseño hizo nacer la idea de que se diseñaba al objeto pero también a la entidad de la que formaba parte, iniciando una transformación cualitativa del mundo artificial. El discurso del Diseño se involucra con los modos de comportamiento y se convierte en uno de los ejes del mundo contemporáneo, manifestándose como una esfera de planificación de lo simbólico. Por esto tiende a articularse con otras disciplinas y actividades profesionales, con lo que “de centro pasa a ser parte de un engranaje mucho mayor, lo que da pauta a la complejidad y la provisionalidad de sus límites” (Ledesma, 1997, p. 41).

Lo señalado no quiere decir que hay que re-conceptualizar el problema y “volver al oficio”. Los diseñadores deben darse cuenta de que los escenarios actuales requieren abordajes nuevos para la comunicación gráfica, que incluso enfrenta constantemente la necesidad de trabajar con situaciones inéditas. Lo cierto es que gracias al Diseño hemos sido testigos del avance que la comunicación gráfica ha ocupado en el territorio. Son muchos los fenómenos donde el poder de la imagen se ha manifestado visiblemente; por ejemplo, en la exacerbada semiótica generada por las imágenes de marca, que ocupan el lugar de verdaderos símbolos de la cultura, convirtiendo a esta en una apoteosis del consumo:

Los avances del diseño gráfico frente a la opinión pública han mostrado que un logotipo puede ser más que un logotipo. En efecto, entre los más jóvenes al menos, un logotipo suele ser una especie de carnet de identidad de hábitos y preferencias, un pasaporte para lugares comunes de una generación, una bandera (Satué, 1992, p. 47).

En *La Comunicación global*, un libro dedicado a la nueva idea de imagen de empresa, Pascal Weil dice, “Mientras antes se tendía a definir la comunicación institucional a través del mensaje, es decir, del objeto del discurso, a partir de ahora se presta una mayor atención al emisor, es decir, al sujeto del discurso que es la empresa” (1990, p.28). La comunicación institucional sustituye a la comunicación del producto y, así, la relación de la institución con la sociedad se establece sobre la base de mostrar los valores sobre los que descansa su vínculo frente a ella: habla así del discurso de la soberanía, de la actividad, de la vocación de mostrar la voluntad de servicio y de compromiso (Weil, 1990, pp. 74-84).

Con respecto a la voluntad de servicio, es decir, la vocación que debe tener siempre el Diseño, podemos ampliar: es posible que la palabra vocación o “llamada”, parezca hoy anticuada, pero la idea sigue estando en la base de lo que significa dedicarse de modo significativo a una profesión. En efecto, el término latino *vocatio*, del que deriva, significa “llamada”, y desde hace mucho tiempo existe la idea de que un buen trabajador es “llamado” por Dios a realizar una tarea específicamente establecida para él. Una forma moderna de enmarcar esta antigua idea es mediante el concepto psicológico de “identidad

moral” (Damon, 1999). Por ejemplo, el periodista cuya mayor motivación es cumplir la misión moral del dominio periodístico como medio informativo actúa por un sentido de identidad moral. Es decir, si ha procurado hacer lo correcto, cumplir la misión de ofrecer al público una información veraz y útil, se podrá quedar con la conciencia tranquila ante el espejo. Si el sentido de la vocación degenera en un trabajo más, una forma de asegurarse la comida en el plato o el BMW en el garaje, la identidad moral desaparece y el espejo devuelve una imagen menos atractiva.

Este objetivo es coherente con la tradición periodística de controlar al poder, “de decirle la verdad al poder”, en palabras que todo periodista conoce. Forma parte de la función de vigilancia del periodista, el ideal de Thomas Jefferson de una prensa independiente, que constituye la única protección real de las personas comunes y corrientes contra la explotación y la opresión por parte de quienes se atrincheran en el poder. En ese sentido, este propósito complementa el de respaldar la democracia, esforzándose para ello de forma especial por servir con vocación a los grupos de ciudadanos que, de no ser así, quedarían ignorados o no atendidos. Este es el verdadero sentido de la polis griega que es la base de la política, un veraz sentido cívico como servicio a la sociedad. Si solo sustituimos la profesión de periodista por diseñador tendremos la misma identidad moral. Así, el diseñador debe reconocer en su trabajo no solo una técnica proyectual sino un arte de persuasión que debe abordarse desde juicios que pone en juego, desde su relación con el contexto y desde la contribución que realiza, o puede realizar, en la vida democrática de la sociedad.

El Parque Lineal Chimbacalle-Quinche, el caso de Bici-Q y la Movilidad alternativa

El caso de Bici-Q de la municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito es un ejemplo de un proyecto de infraestructura urbana elaborado dentro de este espíritu vocativo de servicio en aras de fomentar la participación de la vida democrática en los espacios públicos. Bici-Q fue proyectada por la Carrera de Diseño de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador en conjunto con la Secretaría de Movilidad Alternativa del Honorable Municipio de Quito. El proyecto tiene como autores intelectuales de las paradas y circuito de recorrido al autor de este escrito y en aquel entonces el estudiante Sebastián Almeida. Además, forma parte de un viejo sueño del autor, que hace veinte años fue también autor de otro proyecto de infraestructura urbana que tuvo las mismas intenciones; “El Parque Lineal Chimbacalle-Quinche”, proyecto ganador por votación unánime en el concurso nacional de la Hábitat II capítulo Ecuador que luego se celebró en Estambul, Turquía. Dicho proyecto fue luego apropiado por el municipio de Quito bajo el auspicio del aquel entonces concejal Roque Sevilla. El proyecto posteriormente fue implementado parcialmente en sus intenciones y hoy día se lo conoce como “El Chaquiñán” en el valle Tumbaco. La idea original fue de establecer un corredor verde ecológico que ofrece áreas recreativas aledañas a la antigua vía férrea previendo al sector de

Quito sur y el valle de Tumbaco de áreas verdes de mayor envergadura de las cuales carecen estos sectores. Otra innovación que tuvo el proyecto fue la de introducir el término y concepto ecológico de “Parque Lineal” en el léxico del urbanismo de Quito. Previo a este proyecto el término simplemente no existía y posteriormente una serie de proyectos urbanos adoptaron dicho término como forma de intervención en áreas urbanas, como fue el caso del no tan bien logrado “Parque Lineal Machangra”. No obstante, estos usos del término en varios proyectos posteriores le han dado al concepto una validez y legitimidad como práctica urbanística del diseño.

Con el beneficio que brinda la retrospectiva podemos observar que el proyecto Bici-Q ha tenido una gran acogida por parte de la ciudadanía y también ha sido tomado como modelo por otras ciudades de la República. Ahora, Quito tiene 115 km de ciclorutas entre utilitarias (en calles) y de recreación (en parques y áreas naturales). En el norte de Quito, el sistema Bici-Q cuenta con 9.000 usuarios luego de más de un año de existencia, y la extensión de la ciclovía en la zona alcanza los 33 km. El Cabildo capitalino prevé impulsar en los próximos meses el uso de la bicicleta en la zona sur de la ciudad, mediante la implementación del sistema Bici-Q y el trazado de ciclovías. La Secretaría de Movilidad tiene previsto implementar hacia el sur de la ciudad 30 estaciones de la bicicleta pública Bici-Q desde la Plaza de Santo Domingo hasta el sector de Quitumbe. Con los colectivos de las bicicletas del sur se han mantenido reuniones para socializar los sitios donde se fijarán las nuevas estaciones. También se tiene previsto definir la ruta de la ciclovía como se lo hecho al norte donde hay vías exclusivas y otras que son compartidas. De hecho, uno de los ejes del Plan de Movilidad vigente es apoyar el uso de ese transporte para mejorar la calidad del ambiente y, a la vez, reducir el tráfico y contaminación en la ciudad. Y mediante diversos programas, el uso del vehículo no motorizado se duplicó en los últimos años, según la Secretaría de Movilidad. En ese marco, vecinos del área aguardan la instalación de las 30 estaciones de Bici-Q planificadas desde la época del alcalde Barrera. El sistema municipal de alquiler de bicicletas para transporte diario se convirtió en gratuito el 1° de noviembre del 2013. Carlos Páez, Secretario de Movilidad, afirmó que el objetivo del cambio fue promover el uso masivo del sistema de transporte alternativo. Desde su inicio, aproximadamente 425 bicicletas están disponibles sin costo para la ciudadanía. Inclusive, los operadores dicen notar un aumento en el número de personas interesadas en el servicio. El Municipio de Quito contabilizó que en 2010 existían 14.000 viajes diarios en bicicleta, que representaba el 0,25% del total de traslados que se hacían en Quito. La implementación del proyecto Bici-Q y la ampliación de la red de Ciclo vías, duplicaron esa cifra, informó Páez. “Por ejemplo el programa Bici-Q registra 1.500 viajes diarios en días laborables, 4.000 usuarios frecuentes, 9.000 personas inscritas, para finales de este año vamos a terminar con 60 estaciones y más de 900 bicicletas”, añadió el funcionario municipal (ANDES, 2016). La Bicicleta Pública inició su funcionamiento el 1 de agosto del 2012, con 425 bicicletas distribuidas en 25 estaciones ubicadas en el Centro y Norte de la capital

y para septiembre del 2015 el sistema aumentó a 1.020 unidades. La Municipalidad renueva su compromiso de trabajo y atención a los ciudadanos que optan por este estilo de transportación, seguro y amigable con el medio ambiente, proyectando su servicio a un modelo automatizado para mayor agilidad y mejor calidad de atención. Siguiendo el ejemplo de la capital el uso de bicicleta como medio de transporte ha aumentado en el país. En Guayaquil, Manta, Ibarra, Cuenca y Quito, los colectivos de ciclistas impulsan paseos y el uso de vías exclusivas y compartidas en sus calles.

No solo ha tenido una gran acogida por el público, pero Bici-Q ha demostrado ser un gran éxito y un ejemplo de democracia participativa en donde los ciudadanos por medio de su apoyo y acciones han “votado” por una forma de transporte alternativo que resulta ser más positivo para la colectividad y el bien común. La creación de infraestructura urbana ecológica y sostenible que ofrece espacios de esparcimiento y recreación es el futuro de las urbes del siglo 21. Conjuntamente a este enfoque urbano, el Diseño como disciplina tiene mucho que contribuir como una disciplina aliada para resolver la problemática que aqueja a ciudades como Quito, que están experimentando un crecimiento vertiginoso. Como se ha podido observar al inicio del presente escrito, el Diseño como disciplina y profesión tiene mucho que contribuir y ha contribuido en el desarrollo de las economías, la sociedad, la cultura y la democracia. Mayormente notable en el siglo 20 es el hecho de que el entorno construido ha sido más parte del problema que la solución. No obstante, el Diseño tiene la doble responsabilidad de contribuir a resolver problemas ambientales, como también de celebrar visualmente los resultados. Puede alcanzar a hacerse la quintaesencia del heraldo público del eco-centrismo. Cualquier iniciativa hacia una revolución ambiental, tomando en cuenta la Constitución Nacional del Ecuador, podrá tener realísticamente éxito, solo tomando pequeños pasos a la vez, y el Diseño es uno de los marcadores más visibles del progreso moderno. La acogida del proyecto Bici-Q nos brinda la confianza que tenemos una misión (vocación), por más modesta que sea, en la formación de un mejor futuro para todos.

In most people's vocabularies, design means veneer. It's interior decorating. It's the fabric of the curtains and the sofa. But to me, nothing could be further from the meaning of design. Design is the fundamental soul of a man-made creation that ends up expressing itself in successive outer layers of the product or service. The essence of the iMac is to be the finest possible consumer computer in which each element plays together (Steve Jobs - en memoria).

Referencias bibliográficas:

- Bonsiepe, G. (1975). *Diseño Industrial- Artefacto y proyecto*. Milano: Feltrinelli Editore.
- Bourdieu, P. (1988). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Madrid: Taurus.
- Costa, J. y Quarante, D. (1992). *Diseño Industrial 1- Elementos introductorios*. Barcelona: Ediciones CEAC, S.A.

Dewey, J. (1948). *La experiencia y la naturaleza*. México: FCE. División de Ciencias y Artes.

Damon, W. (2002). *Buen Trabajo - Cuando ética y excelencia convergen*. Barcelona: Editorial Paidós.

Heskett, J. (2005). *El diseño en la vida cotidiana*. Barcelona: Editorial G. Gili, S.A.

Sartué, E. (1992). *El diseño gráfico - Desde sus orígenes hasta nuestros días*. Barcelona: Alianza Forma.

Valdés de Leon, G. (2001). *Tierra de nadie. Una molesta introducción al estudio del Diseño*. Buenos Aires: Centro de Estudios en Diseño Y Comunicación UP.

Weil, P. (1990). *La comunicación global*. Barcelona: Editorial Paidós.

Abstract: This essay has the intention of establishing the importance and the dynamics that characterize contemporary Design and particularly having to do with public spaces in Quito, Ecuador. The present work, in this sense, reveals some contexts in which Design has produced important advances in civil society through the role of education. Aspiring to emphasize and demonstrate the protagonism of Design in the public space; the specific and emblematic case of the Bici-Q project for the Secretary of Mobility of the Illustrious Municipality of the Metropolitan District of Quito and the Linear

Park project Chimbacalle-Quinche, national prize winner of Habitat II are recognized as examples.

Keywords: Democracy - design - sustainability - education - social vocation.

Resumo: Este ensaio tem como intenção estabelecer a importância e a dinâmica que caracteriza a formação no design contemporâneo, particularmente no espaço público na cidade de Quito, Equador. Este trabalho aborda contextos onde o design produz avanços importantes na sociedade civil por meio do papel da educação. Com o fim de enfatizar e demonstrar o protagonismo do design se expõe o caso específico e emblemático do projeto Bici-Q da Secretaria de Mobilidade do Ilustre Município do Distrito Metropolitano de Quito e o parque Lineal Chimbacalle-Quinche, prêmio nacional do HÁbitat II capítulo Equador.

Palavras chave: democracia - design - sustentabilidade - educação - vocação social.

(*) **Eugenio Mangia G.** Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes, Quito, Ecuador.

Abrir las (j)aulas: El desafío de la interdisciplina

Actas de Diseño (2020, julio),
Vol. 31, pp. 167-170. ISSN 1850-2032.
Fecha de recepción: julio 2016
Fecha de aceptación: julio 2017
Versión final: julio 2020

Mariela Marchisio y Fernando Rosellini (*)

Resumen: La interdisciplinariedad en el terreno educativo emerge en el proyecto pedagógico con el propósito de entrenar inteligencias para aprehender la unidad de lo real. En el caso de las carreras de Diseño esa unidad lo constituye el desafío de resolver la complejidad, para lo cual resulta necesario generar espacios de aperturas y articulación.

Palabras clave: Interdisciplina - articulación - virtual - educación - proyecto - diseño.

[Resúmenes en inglés y portugués y currículum en p. 170]

“No sigas las huellas de los antiguos,
busca lo que ellos buscaron”
Matsuo Basho

Al asumir políticas de articulación se introduce un instrumento que demanda tanto de respuestas pedagógicas (en las formulaciones de programas y estrategias de dictado de las carreras, que adopten dinámicas basadas en la idea de flexibilidad e hibridación, más que de estructuras cerradas), como administrativas (en lo que respecta a formas de evaluación, sistemas de créditos que posibiliten el tránsito fluido de alumnos por las experiencias). Estos propósitos en gran medida se ven plasmados en la experiencia que llevamos a cabo entre 19 facultades públicas que dictan las carreras de Arquitectura y/o Diseño

Industrial en la implementación, dictado y acreditación como asignatura electiva de un Taller Virtual de proyecto que pone en juego dos hipótesis:

1. Es posible implementar procesos de diseño compartidos entre estudiantes de arquitectura y diseño industrial.
2. Es posible utilizar las redes sociales, insertas en los modos de vida de nuestros estudiantes, como herramientas pedagógicas para la instrumentación de trayectos educativos virtuales.

La posibilidad tampoco es una certeza, es lo que no se ha realizado todavía, lo que no existe aún, por eso es una ilusión, que tiene mucho de subjetividad. En la posibilidad de un trayecto está lo mínimo, en el sentido de que existen más riesgos e imprecisiones que verdades